



RÈGLES PRATIQUES

VIRAGE A GRANDE INCLINAISON

29/02/2020

Le virage à grande inclinaison ne sera bientôt plus ce qu'il était...

A l'heure où le Brevet de Base va disparaître au profit de l'ABL, les virages à 60° d'inclinaison du BB ne se feront plus qu'à 45° max dans l'ABL, le LAPL ou le PPL.

Voici 8 éléments pour vous aider à réaliser au mieux un virage à grande inclinaison...

Élément n°1 : A quelle altitude ?

- ✘ Même si le manuel de sécurité FFA ne le prévoit pas, il convient d'être prudent et une hauteur sol de 1500 à 2000 ft sera un minimum pour effectuer ces exercices.

Élément n°2 : Assurez votre sécurité !

- ✘ Avant toute chose et le début de la manœuvre, assurez votre sécurité afin de détecter un éventuel trafic interférant,
- ✘ Une vérification de l'environnement par un virage de 180° ou deux virages enchaînés de 90° fera l'affaire.

Élément n°3 : Le facteur de charge...

- ✘ Un virage à grande inclinaison entraîne une augmentation du facteur de charge, ne le sous-estimez pas !
- ✘ Rappelez-vous qu'à 45° d'inclinaison, vous subissez un facteur de charge de 1,4g. A 60° d'inclinaison, le facteur de charge atteint 2g.
- ✘ De la même façon, si le facteur de charge augmente, votre vitesse de décrochage va aussi augmenter... Dans le cas d'un virage à 45°, la vitesse de décrochage augmente de 30%...

Élément n°4 : Votre cap de départ...

- ✘ Choisissez un cap de départ qu'il vous sera facile de retrouver, que ce soit un repère naturel ou une route ou bien un point cardinal Nord, Ouest, Sud ou Est.

Élément n°5 : Quelle inclinaison ?

- ✘ Comme expliqué dans l'introduction, les formations en vol pour nos licences de pilote privé à la sauce EASA indiquent une inclinaison pour les virages à grande inclinaison de 45° maximum. Les objectifs des virages à 60° étaient d'éviter les départs en virage engagé. Désormais cet exercice est un objectif spécifique dans la formation.

Élément n°6 : Le maintien du palier...

- ✘ Pendant votre virage, la composante verticale de la portance qui s'oppose au poids est plus faible que celui-ci, votre avion a tendance à descendre,
- ✘ Pour rester en palier, il vous faut agir sur le manche ou le volant de votre avion vers l'arrière,
- ✘ Prenez et gardez vos repères à l'avant (horizon naturel) et à l'extérieur de l'avion, votre virage en sera amélioré, le maintien de l'inclinaison est primordial,
- ✘ L'utilisation du compensateur est aussi recommandée, sans oublier le contrôle de la symétrie du vol.

Élément n°6 : Rajouter de la puissance...

- ✘ Le maintien du palier par une variation d'assiette à cabrer a pour effet de diminuer votre vitesse, du fait de l'augmentation de la traînée,
- ✘ C'est le moment de rajouter quelques centaines de tours afin de maintenir votre vitesse et éviter le voisinage de la vitesse de décrochage.

Élément n°8 : Comment en sortir ?

- ✘ A vous de retrouver votre cap d'entrée ou votre repère de début,
- ✘ Votre taux de virage étant relativement important, à vous d'anticiper votre sortie de virage avec un cap d'arrêt de votre virage au 1/3 de votre inclinaison soit 15 à 20 degrés avant votre cap de sortie au cap initial ou face au repère choisi,
- ✘ Cette manœuvre de sortie avec assez d'anticipation s'accompagnera d'une réduction souple de votre puissance pour retrouver la valeur initiale et du maintien de l'assiette avec une action sur le manche ou le volant à piquer.

En conclusion ?

- ✘ Une pratique avec votre instructeur favori pourra vous donner la maîtrise du sujet,
- ✘ Dans tous les cas, préparez bien cette manœuvre et ne laissez rien de côté par rapport à la sécurité,
- ✘ Gardez à l'esprit qu'une telle manœuvre, en dehors de la phase d'entraînement, pourra toujours vous servir (demi-tour en montagne ou devant un nuage etc...)

Bons vols !

La Commission Formation FFA